

I. MATERIA:

Se formula consulta referida a si es posible realizar la nacionalización de dos aeronaves, bajo el régimen de importación para el consumo, cuando la documentación que sustenta su ingreso a territorio nacional es un contrato de arrendamiento o sub arrendamiento.

II. BASE LEGAL:

- Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7.12.1944, en adelante Convenio de Chicago.
- Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, en adelante LGA.
- Decreto Supremo N° 010-2009-EF, Reglamento de la Ley General de Aduanas, en adelante RLGA.
- Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en adelante Ley N° 27261.
- Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, en adelante Reglamento de la ley N° 27261.

III. ANÁLISIS:

¿Es posible realizar la nacionalización de dos aeronaves, bajo el régimen de importación para el consumo, cuando la documentación que sustenta su ingreso a territorio nacional es un contrato de arrendamiento o sub arrendamiento, el cual es un contrato temporal y por tanto no es propietario de la mercancía, mas solo el poseedor de la misma sujeto al periodo de tiempo que dure el plazo estipulado en el contrato de arrendamiento?

En principio, debemos precisar que el ingreso de las aeronaves de aviación civil de bandera extranjera a territorio peruano como medios de transporte, se encuentra regulado a nivel internacional por las disposiciones del Convenio de Chicago¹, que como parte de las medidas para facilitar la navegación aérea, dispone en sus artículos 22° y 24° lo siguiente:

“Artículo 22.- Simplificación de formalidades

*Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para **facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho**”.* (Énfasis añadido).

“Artículo 24.- Derechos de aduana

*a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán **admitidas temporalmente libres de derechos**, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. (...)*”.

Por su parte, el artículo 11° del Convenio de Chicago, señala lo siguiente:

¹ Conforme se encuentra previsto en el inciso a) de su artículo 3°, el Convenio de Chicago resulta aplicable solo a las aeronaves civiles, más no a las aeronaves de Estado, las cuales conforme el inciso b) del mismo artículo, son aquellas utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.



“Artículo 11. Aplicación de las reglamentaciones aéreas. A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de **todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado**”. (Énfasis añadido)

En ese sentido, queda claro al amparo del mencionado Convenio, el compromiso de cada Estado contratante de adoptar todas las acciones posibles para facilitar, acelerar y evitar el retardo en la navegación de las aeronaves entre sus territorios, así como de admitir temporalmente el ingreso libre de derechos de aquellas que se encuentren en vuelo hacia, desde ó a través del territorio de otro Estado contratante, resultándoles aplicables las leyes y reglamentos internos relativas al ingreso, salida y permanencia del Estado en el que se encuentren y por el tiempo que se encuentren en su territorio conforme con lo expresamente señalado en el artículo 11° del mencionado Convenio.

Efectuada esta precisión de la norma supranacional, corresponde remitirnos específicamente a la legislación aduanera, así tenemos que al artículo 10° de la LGA, estipula que la Administración Aduanera es la entidad encargada de la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de **mercancías, medios de transporte** y personas dentro del territorio aduanero², precisándose en el primer párrafo de su artículo 162°, que *“Se encuentran sometidas a control aduanero las **mercancías**, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, se encuentren o no sujetos al pago de derechos e impuestos”*.

Es así que para el caso de mercancías, señala el artículo 47° de la LGA lo siguiente:

“Artículo 47°.- Tratamiento aduanero

*Las **mercancías** que ingresan o salen del territorio aduanero por las aduanas de la República **deben ser sometidas a los regímenes aduaneros** señalados en esta sección. Las mercancías sujetas a tratados o convenios suscritos por el Perú se rigen por lo dispuesto en ellos”*.

Podemos inferir entonces, que nuestra legislación aduanera establece que todo aquello que califique como mercancía, debe ser sometido a la destinación de un régimen aduanero para habilitar legalmente su ingreso a territorio nacional, por lo que de conformidad con lo señalado en el artículo 134° de la LGA, debe existir la manifestación de voluntad del declarante, expresada mediante una declaración aduanera de mercancías (DAM) en la que se indique el régimen aduanero al que se está sometiendo la mercancía que se encuentra bajo potestad aduanera.

En ese sentido, teniendo en consideración que el supuesto bajo consulta se encuentra referido a aeronaves, bienes que por su naturaleza son susceptibles de ingresar tanto como medios de transporte (al amparo del Convenio de Chicago u otras normas especiales, como en calidad de mercancías consignada a nombre de un dueño o consignatario (con vocación de permanencia y para los fines propios del dueño o consignatario), podemos señalar que a fin de determinar el tratamiento aduanero que

² En el artículo 2° de la LGA se define al territorio aduanero como sigue:

“Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional.

La circunscripción territorial sometida a la jurisdicción de cada Administración Aduanera se divide en zona primaria y zona secundaria.”



corresponde otorgarles, deberá verificarse en cada caso la condición bajo la cual estas aeronaves llegan a territorio nacional.

Tenemos entonces que si las aeronaves pretenden ingresar a nuestro país de manera definitiva, corresponde someterlas al régimen de importación para el consumo, para lo cual deben cumplirse con todos los requisitos legales y documentarios previstos en el artículo 60° del RLGA, que transcribimos a continuación:

“Artículo 60.- Documentos utilizados en los regímenes aduaneros

Los documentos que se utilizan en los regímenes aduaneros son:

a) Para la importación para el consumo:

1. Declaración Aduanera de Mercancías;
2. Documento de transporte;
3. **Factura, documento equivalente o contrato**, según corresponda; o declaración jurada en los casos que determine la Administración Aduanera; y
4. Documento de seguro de transporte de las mercancías, cuando corresponda.

{...}”

(Énfasis añadido)

Tal como se ha detallado, tratándose de la importación para el consumo de las aeronaves, se requiere entre otros documentos, de la factura, documento equivalente o contrato que acredite la titularidad del dueño o consignatario³, alternativas que no necesariamente traen consigo un título traslativo de propiedad ya que la ley no lo exige. Tal es por ejemplo el caso del contrato de leasing financiero, que constituye un contrato de arrendamiento con posterior opción de compra, pero que al momento de la importación del bien, su condición es sólo de arrendado.

Debe recordarse a tal efecto, que la destinación aduanera al régimen de importación para el consumo puede ser efectuada tanto por el dueño o como por el consignatario de la mercancía, lo que supone que al amparo de la LGA se pueden destinar al mencionado régimen aduanero mercancía que el declarante posea a título de propietario (dueño), o bajo cualquier otro título (consignatario), lo que podría válidamente incluir a un contrato de arrendamiento.

Así quedo establecido en el numeral 2 de la Sección VI del Procedimiento DESPA-PG.01-A, donde se señala que **“el dueño o consignatario debe contar con Registro Único de Contribuyentes (RUC) activo y no tener la condición de no habido para destinar las mercancías al régimen de importación para el consumo”**, y en el Procedimiento DESPA-IT.00.04, que precisa en el numeral 4.1 del literal c) de su sección IV) en relación al anexo B de la declaración, que debe consignarse el código correspondiente a la naturaleza de la transacción o tipo de operación comercial efectuada, entre los que se incluyen al arrendamiento financiero, así como al alquiler simple, el arrendamiento operativo y el préstamo:

“IV. DESCRIPCIÓN

{...}

C) De la consignación de datos del Formato “B” - Ingreso de Mercancías:

³ “Dueños o consignatarios son las personas que efectúan directamente los trámites para el despacho de las mercancías y responden por el monto de sus obligaciones aduaneras, para lo cual deberán constituir carta fianza en respaldo de sus obligaciones, y asimismo, responden patrimonialmente rente al fisco por los actos u omisiones en que incurran su representante legal y/o auxiliares registrados ante la Administración Aduanera”. *Diccionario Derecho Aduanero y Comercio Internacional* de Alfonso Ricardo Cornejo Alpaca. Edit. Gráfica Horizonte. Lima 2002.



El Formato B de la declaración constituye la declaración del valor en aduana, en cuyo documento se permite **declarar los elementos de hecho y circunstancias relativas a la transacción comercial de las mercancías importadas** y que sirva para determinar el valor en aduana y dar un trato uniforme a todas las importaciones efectuadas al territorio nacional. El importador debe llenar en el Formato B, las siguientes casillas:

(...)

4. Transacción:

4.1 Naturaleza

Se indica la **naturaleza de la transacción o tipo de operación comercial** efectuada. (...).

Códigos:

11 Compra/venta a precio firme, para su exportación al país de importación.

12 Compra/venta a precio revisable, para su exportación al país de importación.

13 Compra/venta para uso en el exterior y posterior exportación.

(...)

19 Arrendamiento Financiero (leasing).

20 Alquiler simple, arrendamiento operativo, préstamo.

(...)”. (Énfasis añadido).

Debe resaltarse, que en cualquier caso, siempre que el bien sea sometido al régimen de importación para el consumo, su ingreso se encuentra sujeto al pago de los derechos arancelarios y demás impuestos que gravan su importación, salvo aquellos supuestos que se encuentran sujetos a beneficios especiales.

En ese sentido, podemos señalar que podrá ser sometido al régimen de importación para el consumo incluso los bienes arrendados, siempre que presenten el documento o contrato que acredite esa condición, debiendo precisar que el acogimiento a dicho régimen aduanero no supone ni otorga la propiedad sobre el bien importado, significando tan sólo su derecho a ingresar al país sin estar sujeto al cumplimiento de obligaciones aduaneras adicionales.

No obstante, las aeronaves nacionalizadas estarán sujetas a las obligaciones formales que para su funcionalidad, les establezca la normatividad especial que regula la materia.

Así tenemos que el artículo 37° numeral 37.2 de la Ley N° 27261, señala que la aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble, por lo que requiere ser inscrita ante el Registro Público de Aeronaves, en cuyo caso se le asignan marcas distintivas de nacionalidad y matrícula, las cuales deben fijarse en el exterior de la aeronave para su identificación⁴, precisándose en su artículo 44° que son objeto de inscripción en dicho registro:

- a) Las aeronaves y los motores
- b) Los actos, **contratos** o resoluciones que constituyan, declaren, transmitan, extingan, modifiquen, afecten o **limiten derechos sobre la propiedad o posesión de las aeronaves**, y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción.

En cuanto al tipo de matrícula otorgada a la aeronave, los artículos 41° y 42° de la Ley N° 27261 estipulan que se pueda otorgar **matrícula definitiva** (cuando se inscriba el respectivo título traslativo de propiedad en el Registro Público de Aeronaves, sin ningún tipo de reserva o condición), o **matrícula provisional** (cuando las aeronaves son

⁴ De conformidad con el artículo 40° de la Ley N° 27621



adquiridas mediante el contrato de compra venta con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual, o **cuando las aeronaves sean objeto de contrato de arrendamiento.**

Precisa el artículo 68° del Reglamento de la Ley 27261 que el plazo de vigencia de las mencionadas matrículas es el siguiente:

- a) Certificado de matrícula definitiva: vigencia indefinida.
- b) Certificado de matrícula provisional:
 - Plazo de la documentación aduanera con el límite máximo de cinco (5) años
 - En caso de contratos de arrendamiento:
 - ✓ Con plazo menor, el plazo del contrato.
 - ✓ Con plazo mayor, se solicitará la renovación de la matrícula provisional tantas veces como sea necesario hasta cubrir el término de vigencia total del arrendamiento.

Queda claro entonces que al amparo de la legislación aduanera, resulta legalmente posible destinar una aeronave arrendada que ingresa mercancías al país al régimen de importación para el consumo, lo que no se contrapone con la legislación especial que regula la materia y que expresamente reconoce que es factible autorizar y registrar el ingreso legal tanto de aeronaves que cuentan con título traslativo de propiedad, como de aquella sujetas a un contrato de arrendamiento, siendo que en este último caso el tipo de matrícula que se otorgará será la "provisional" y por el plazo establecido en el inciso b) del artículo 68° del Reglamento de la Ley N° 27261.

IV. CONCLUSIÓN:

Por las consideraciones expuestas en el rubro análisis del presente informe, podemos concluir que resulta factible realizar la nacionalización de aeronaves, bajo el régimen de importación para el consumo, presentando un contrato de arrendamiento o sub arrendamiento como sustento para su ingreso a territorio nacional.

Callao, 15 DIC. 2017



NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Intendente Nacional Jurídico Aduanera
SUPERINTENDENCIA NACIONAL ADJUNTA DE ADUANAS

SCT/FNM/jgoc
CA0448-2017

“Año del buen servicio al ciudadano”

OFICIO N° 16 -2017-SUNAT-340000

Callao, 15 DIC. 2017

Señora
EVA KARINA RIVERA ESTRELLA
Fiscal Adjunta Provincial Provisional
Fiscalía Provincial Corporativa Especializada en Delitos Aduaneros
y contra la Propiedad Intelectual del Callao
Jirón Adolfo King N° 156 - Callao.
Callao.-

Ref. : Expediente N° 000-URD0003-2017-583221-3

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual formula consulta referida a si es posible realizar la nacionalización de dos aeronaves, bajo el régimen de importación para el consumo, cuando la documentación que sustenta su ingreso a territorio nacional es un contrato de arrendamiento o sub arrendamiento.

Al respecto, hago de su conocimiento nuestra posición sobre el tema en consulta, la misma que se encuentra recogida en el Informe N° 13 -2017-SUNAT-340000, el cual remito a usted adjunto al presente para los fines pertinentes.

Hago propicia la oportunidad para| expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

SCT/FNM/jgoc
CA0448-2017

